



V-35C V-50C

ISTRUZIONI PER L'USO

INDICE

2

- 8 Caratteristiche generali
- 10 Comandi ed accessori
- 12 Dati di identificazione
- 14 Apparecchi di controllo e comandi
- 21 Uso del motociclo
- 23 Rerikaggio
- 25 Manutenzioni e regolazioni
- 29 Smontaggio ruote del veicolo
- 36 Operazioni di manutenzione e lubrificazione
- 38 Lubrificazioni
- 43 Alimentazione
- 47 Distribuzione
- 48 Accensione
- 53 Impianto elettrico



La foto rappresenta il modello V-35C - Per il modello V-50C vedere a pag. 57

4 CARATTERISTICHE GENERALI

(I dati in parentesi [] sono specifici per il modello V-50C)

Motore

Ciclo	a quattro tempi
N. cilindri	2
Disposizione cilindri	a «V» di 90°
Allesaggio	mm 68 [mm 74]
Correa	mm 50,6 [mm 57]
Cilindrata totale	cc 346,22 (cc 490,29)
Rapporto di compressione	10,6:1 [10,4:1]
Potenza massima	CV 35 a 8100 giri/1' [CV 47 a 7500 giri/1']
Potenza fiscale	CV 8 [CV 8]

Distribuzione

A valvole in testa con aste a bilancieri.

Dati della distribuzione

Aspirazione:

- apre 18° prima del P.M.E.
- chiude 50° dopo il P.M.I.

Scarico:

- apre 53° prima del P.M.I.
- chiude 15° dopo il P.M.S.

Gioco alle valvole per controllo massa in fase di distribuzione: mm 1.

- aspirazione: mm 0,15
- scarico: mm 0,20

Lubrificazione

Forzato con pompa a lobi e spia insufficiente pressione situata sul cruscotto.
Filtro olio a rete all'interno della coppa ed a cartuccia sostituibile dall'esterno.

Accensione

A magnetogeno, con doppio rotore ad anticipo automatico a masse centrifughe.

Anticipo fisso (fisso) 10°

Anticipo automatico 25° ± 2°

Anticipo totale (fisso + automatico) 35° ± 2°

Distanza tra i contatti dei rotori mm 0,35-0,45

Candele di accensione: Marelli CW 8 LP, Bosch W 5 DC, Lodge 3 HLNY, Bosch W 5 D (solo per V 35 C); distanza tra gli elettrodi mm 0,6.

Alimentazione

N. 2 carburatori Dell'Orto tipo -VHB 26 PD/FS- (PHBH 26 BD/BS)

Scarico

N. 2 tubi e n. 2 silenziatori collegati

Generatore alternatore

colloca sulla parte anteriore dell'albero motore (12 V - 10 A)

Arriamento

Elettrico mediante apposito motorino (12 V - 0,7 KW) munito di innesto a comando elettromagnetico.

Trasmissioni**Frizione**

Tipo monodisco a secco con molla a diaframma; comando a mano con leva posta sul lato sinistro del manubrio.

Trasmissione primaria

Ad ingranaggi, rapporto: (Z=13/24) 1:1,846 (Z=14/23) 1:1,642

Cambio

A 5 marce con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Comando con leva posta al centro del motociclo sul lato sinistro.

Rapporti cambio:

1ª marcia = 1 : 2,727 (Z = 11/30)

2ª marcia = 1 : 1,733 (Z = 16/26)

3ª marcia = 1 : 1,277 (Z = 18/23)

4ª marcia = 1 : 0,945 (Z = 22/23) 1 : 1,045

5ª marcia = 1 : 0,909 (Z = 22/20)

Trasmissione secondaria

Ad albero con giunto cardanico e ingranaggi conici. Rapporto: 1 : 3,875 (Z = 8/31).

Rapporti totali (motore-ruote):

1ª marcia = 1 : 19,506 (1 : 17,362)

2^a marcia = 1 : 12,396 [1 : 11,034]
 3^a marcia = 1 : 9,134 [1 : 8,134]
 4^a marcia = 1 : 7,476 [1 : 6,666]
 5^a marcia = 1 : 6,503 [1 : 5,787]

Telaio

Sospensioni

Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori oleopneumatici. Posteriore: forcellone oscillante con molla regolabile concentrica agli ammortizzatori oleopneumatici.

Ruote

Fuse in lega leggera con cerchi nallo misure:
 - anteriore: 2,15 x 16"
 - posteriore: 2,50 x 16"

Pneumatici

Anteriore: 100/90 - 18"
 Posteriore: 130/80 - 16" oppure 5,1D - V 16"

Freni

Anteriore: a disco con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a mano posta sul lato destro del manubrio.

- Ø disco 260 mm;
- Ø cilindro frenante 32 mm;
- Ø pompa 12,7 mm.

Posteriore: a disco con pinza a doppio cilindro frenante. Comando con leva a pedale posta al

centro sul lato destro del motorciclo.

- Ø disco 235 mm;
- Ø cilindro frenante 32 mm;
- Ø pompa 15,875 mm.

Il freno posteriore è collegato mediante trasmissione idraulica al freno anteriore sinistro avente nei singoli componenti le stesse dimensioni del freno anteriore comandato a mano (destro).

Ingoniiri e peso

Passo (a carico)	m 1,460
Lunghezza massima	m 2,200
Larghezza massima	m 0,860
Altezza massima	1,176
Peso (a secco)	Kg 165

Prestazioni

Velocità massima con il solo pilota a bordo: oltre 160 Km/h (circa 165 Km/h). Consumo carburante: litri 4,3 per 100 Km (litri 5 per 100 Km).

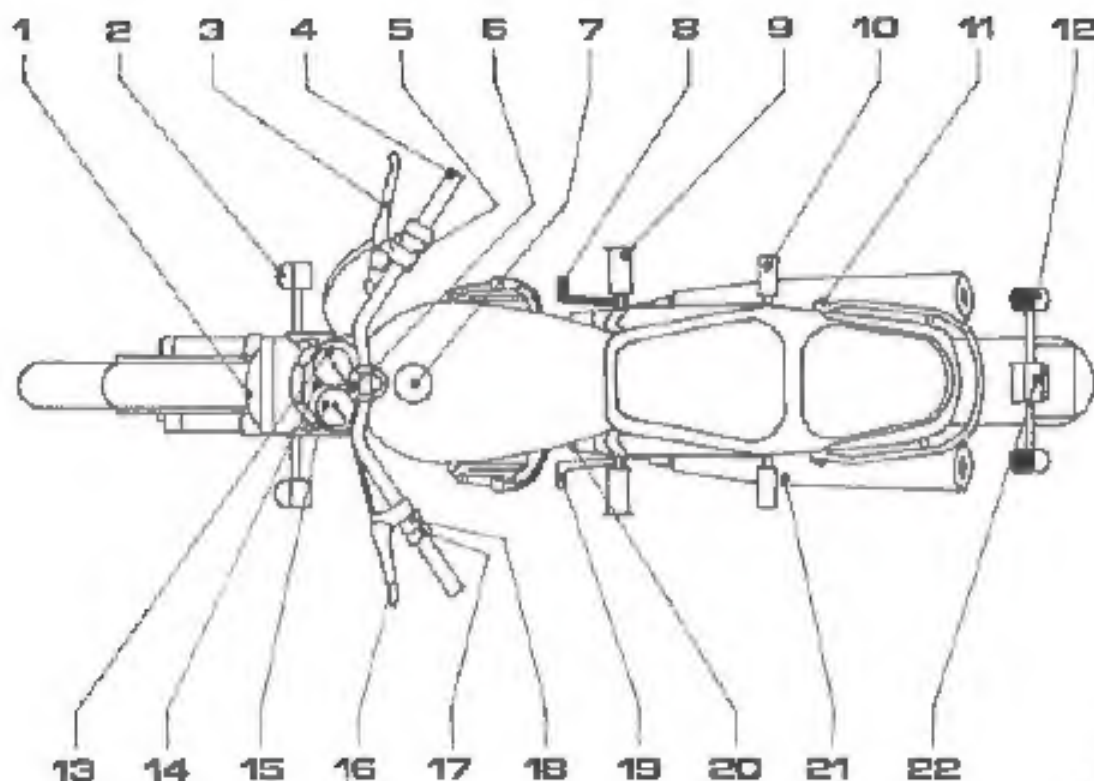
Parti da rifornire	Litri	Tipo di carburante e lubrificanti
Serbatoio carburante (riserva litri 2 circa)	15	Benzina super (97 NQ RM min.)
Corno motore	2	Olio «Agip Snt 2000 SAE 10 W/50»
Scatola cambio	0.900	Olio «Agip Rotra MP SAE 80 W/90»
Scatola trasmissione posteriore	0,170 di cui: 0,160 0,010	Olio «Agip Rotra MP SAE 85 W/140» Olio «Agip Road ASD/R» oppure Molykote Tipo «A»
Forcella telescopica (per gamba)	0.090	Liquido «Agip F.1 ATF Dexron»
Impianto frenante anteriore e posteriore		Fluidi «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703 B»

10 COMANDI ED ACCESSORI

(fig. 2)

- 1 Faro anteriore.
- 2 Fanalini indicatori di direzione anteriori.
- 3 Leva comando freno anteriore destro.
- 4 Manopola comando gas.
- 5 Dispositivo comando avviamento e fermo motore.
- 6 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori.
- 7 Serratura bloccaggio per tappo serbatoio.
- 8 Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore.
- 9 Pedali appoggia piedi anteriori.
- 10 Pedali appoggia piedi secondo passeggero.
- 11 Sospensioni posteriori con ammortizzatori oleopneumatici.
- 12 Fanalini indicatori di direzione posteriori.
- 13 Tachimetro contachilometri.
- 14 Supporto con spia.
- 15 Coniagin.
- 16 Leva comando frizione.
- 17 Pulsanti comando: Avvisatore acustico - Lampaggio (Flash) - Indicatori di direzione.
- 18 Dispositivo comando luci.
- 19 Pedale comando cambio.
- 20 Braccio laterale sostegno motocicletta.
- 21 Cavalletto centrale sostegno motocicletta.
- 22 Gruppo fanalino posteriore.

La «destra» o la «sinistra» è riferita ai comandi visti dalla posizione di guida.



12 DATI DI IDENTIFICAZIONE

(fig. 3)

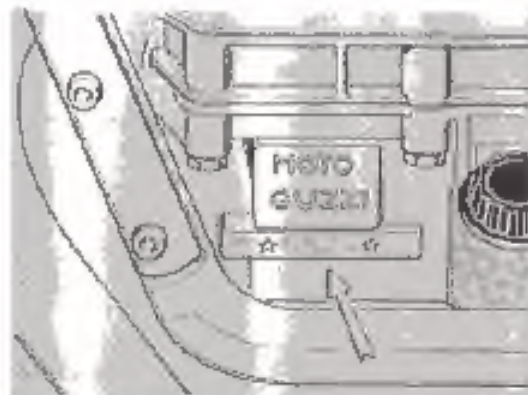
Ogni veicolo è contraddistinto da un numero di identificazione impresso sulla pila del telaio e sul basamento motore.

Il numero impresso sulla pila del telaio è riportato sulla dichiarazione di conformità e serve agli effetti di legge per l'identificazione del motociclo stesso.

Ricambi

In caso di sostituzione di particolari, chiedere ed assicurarsi che siano impiegati esclusivamente «Ricambi Originali Moto Guzzi».

L'uso di ricambi non originali annulla il diritto alla garanzia.



Garanzia

La garanzia ha la validità di 6 mesi limitatamente a 10.000 km di percorrenza dalla data di vendita e decade qualora si effettuino modifiche o si partecipi a competizioni sportive.

Sono esclusi dalla garanzia i pneumatici e gli accessori o parti non costruite negli stabilimenti SEIMM - Moto Guzzi.

Ogni motocicletta nuova è corredata da un «libretto tagliandi».

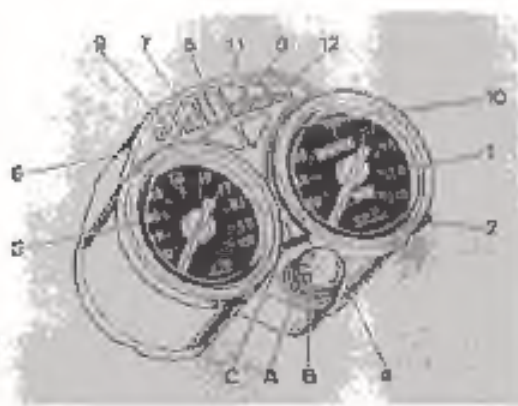
Questo libretto deve seguire il veicolo e va scrupolosamente conservato con gli altri documenti di circolazione.

Esso è infatti l'unico documento valido da esibire all'Organizzazione SEIMM - Moto Guzzi per il riconoscimento della garanzia in base alle condizioni generali di vendita.

14 APPARECCHI DI CONTROLLO E COMANDI

Quadro di controllo (fig. 4)

- 1 Tachimetro contachilometri.
- 2 Attenuatore per contachilometri.
- 3 Contagiri.
- 4 Commutatore a chiave per inserimento utilizzatori.
- «OFF» in linea con il segno «C» sul cruscotto: veicolo fermo. Chiave estraibile (nessun contatto).



«A» in linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): veicolo pronto per l'avviamento. Tutti gli utilizzatori sono inseriti. Chiave non estraibile.

«B» in linea con il segno «C» sul cruscotto (girata in senso orario): veicolo fermo. Con l'interruttore «A» di fig. 5 in posizione «E» si ha la luce di parcheggio. Chiave estraibile.

- 5 Spia (luce verde «Neutral») indicatore cambio in folle. Si accende con il cambio in folle.
- 6 Spia (luce verde) per lampeggiatori anteriori.
- 7 Spia (luce verde) per luci di posizione.
- 8 Spia (luce rossa) pressione olio. Si spegne quando la pressione è sufficiente ad assicurare la lubrificazione del motore. Se la spia non si spegne, la pressione non è quella prescritta. In tal caso, occorre fermare immediatamente il motore ed effettuare le opportune ricerche.
- 9 Spia (luce blu) luce abbagliante.
- 10 Spia (luce verde) per lampeggiatori posteriori.
- 11 Spia (luce rossa) erogazione corrente del ge-

motore. Si deve spegnere appena il motore ha raggiunto un certo numero di giri.

12 Spia disponibile.

Interruttori comando luci (fig. 5)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio.

Interruttore «A»

- Posizione «E» luci parcheggio
- Posizione «1» accensione lampada biluca.
- Posizione «2» luci spente.

Interruttore «B»

Con l'interruttore «A» in posizione «1»:

- Posizione «3» luce anabagliante.
- Posizione «4» luce sbagliante.

Pulsante per tromba, flash e interruttore comando lampeggiatori (fig. 5)

Sono montati sul lato sinistro del manubrio.

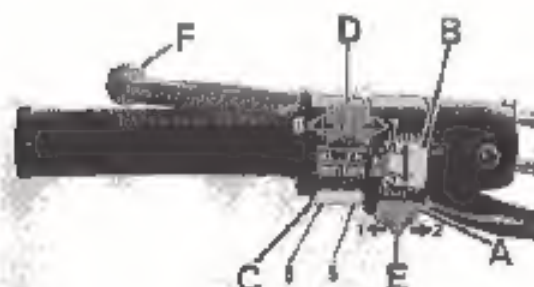
Pulsante «C»

«5» (Horn) Pulsante comando tromba elettrica.

«6» (Flash) Pulsante comando luce a spruzzo.

Interruttore «D»

- Posizione «7» comando lampeggiatori destri.
- Posizione «8» comando lampeggiatori sinistri.



Pulsante avviamento ed interruttore di fermo motore (fig. 6)

Sono montati sul lato destro del manubrio.

Con chiave «A» di fig. 4 (posizione «A» in linea con il segno «Q» sul cruscotto), il veicolo è pronto per l'avviamento. Per avviare il motore operare come segue:

- accertarsi che l'interruttore «B» sia in posizione «1» (run);
- tirare a fondo la leva della frizione;

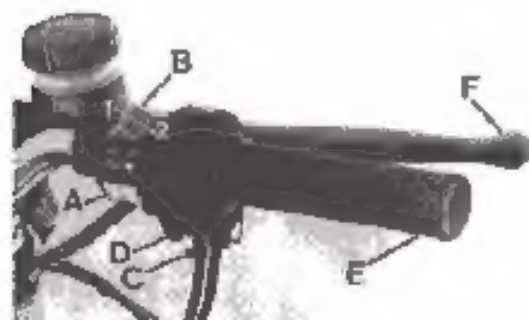
16 — se il motore è freddo portare la leva dello starter in posizione di avviamento «A» (vedere fig. 28);

- premere il pulsante di avviamento «A» (start).

Per fermare il motore in caso di emergenza, occorre:

- spostare l'interruttore «B» in posizione «2» (off).

Fermato il motore, ruotare la chiave del commutatore di fig. 4 in senso antiorario fino a che il segno «OFF» non si trovi in linea con il segno «C» sul cruscotto, ed estrarre la chiave dal commutatore.



Leva comando «starter» (fig. 26)

La leva comando dispositivi di avviamento a motore freddo (starter) è situata sul lato sinistro del veicolo.

- «A» posizione di avviamento.
- «B» posizione di marcia.

Manopola comando gas («E» di fig. 6)

La manopola comando gas è situata sul lato destro del manubrio; ruotandola verso il pilota apre il gas; ruotandola in senso inverso lo chiude. Per regolare la corsa della manopola, avvitare o svitare la vite «D».

Per indurire il ritorno della manopola, avvitare o svitare la vite «C».

Leva comando frizione («F» di fig. 6)

È situata sul lato sinistro del manubrio; va azionata solo alla partenza e durante l'uso del cambio.

Leva comando freno anteriore destro («F» di fig. 6)

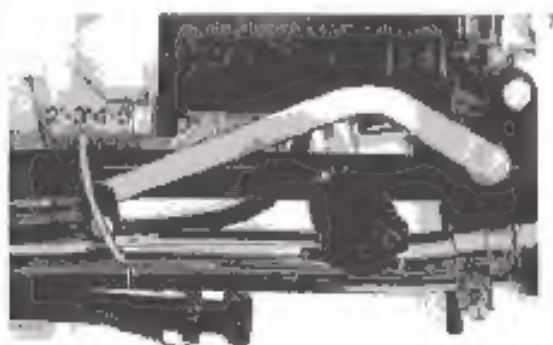
È situata sul lato destro del manubrio; comanda la pompa per freno idraulico anteriore destro.

Pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore («B» di fig. 18/1)

Si trova al centro sul lato destro del veicolo ed è collegato a mezzo tirante al gruppo pompa; comanda contemporaneamente il freno anteriore sinistro e il posteriore.

Leva comando cambio (fig. 7)

Si trova al centro sul lato sinistro del veicolo.



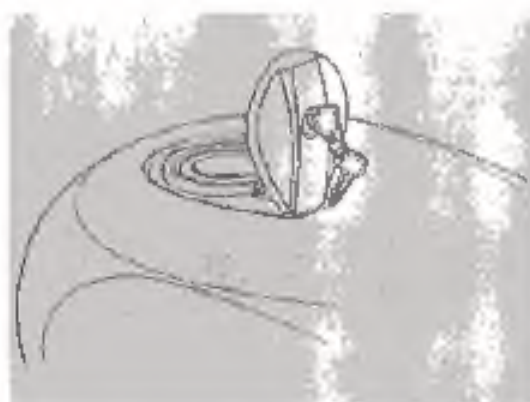
Posizione marcia:

- 1ª marcia, leva verso terra;
- 2ª, 3ª, 4ª, 5ª marcia, leva verso l'alto;
- folle, tra la 1ª e la 2ª marcia

Prima di azionare la leva comando cambio, tirare a fondo la leva della frizione.

Tappo serbatoio carburante (fig. 8)

Per aprire il tappo del serbatoio carburante, ruotare la chiave in senso antiorario.



18 Serbatoio fluido per pompa comando freni idraulici anteriore sinistro e posteriore (fig. 9)

Per accedere al serbatoio occorre togliere la sella. Il livello del minimo e massimo del fluido sono indicati sul corpo trasparente del serbatoio «A». Per l'eventuale rabbocco togliere il tappo «B» e la sottostante membrana in gomma.

Rubinetti carburante (fig. 10)

Sono montati sotto al serbatoio nella parte posteriore.

Le leve dei rubinetti (FUEL) hanno tre posizioni:

- «DN» Aperto; freccia della leva verso l'alto;
- «RES» Riserva; freccia della leva verso il basso;
- «OFF» Chiuso; freccia della leva orizzontale.

Morsettiera porta fusibili (fig. 11)

Si trova nella zona centrale del motociclo; per accedervi occorre togliere la sella e togliere il coperchio laterale destro.

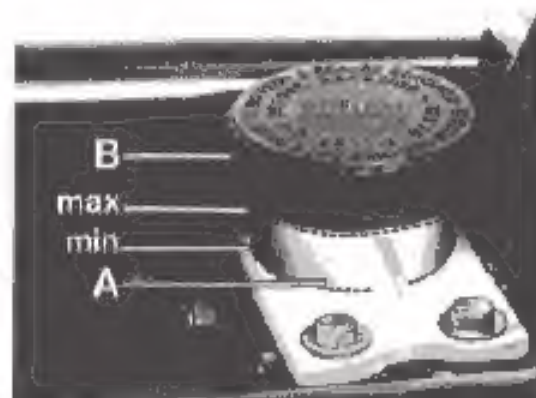
Sulla scatola sono montati 4 fusibili da «16 A». Prima di sostituire il fusibile o i fusibili occorre eliminare il guasto che ne ha determinato la fusione.

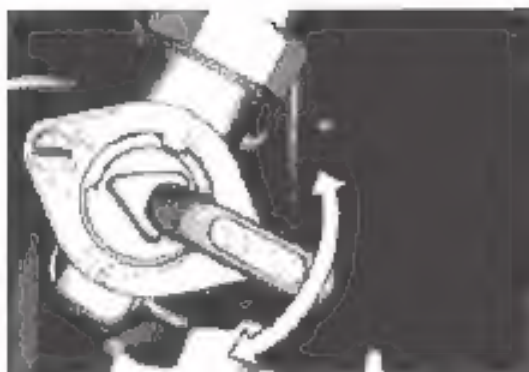
Dispositivo bloccaggio sterzo («A» di fig. 12)

Per bloccare o sbloccare lo sterzo operare come segue:

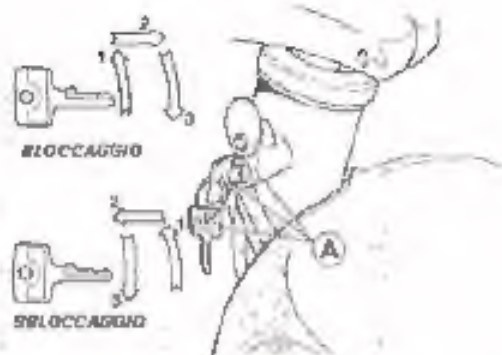
Bloccaggio:

- ruotare il manubrio tutto a destra;
- infilare la chiave nella serratura del dispositivo, ruotarla in senso antiorario, spingerla a fondo, ruotarla in senso orario; indi rilasciarla e sfilarla dalla serratura.

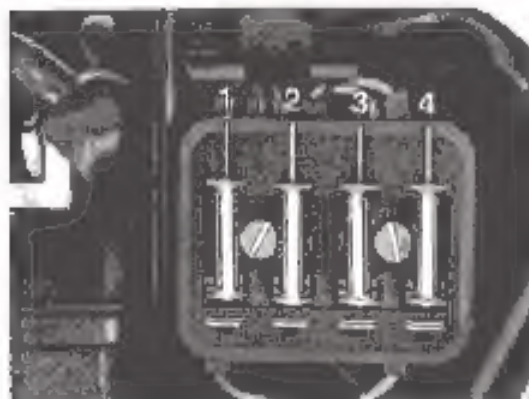




10



19



11



12

20 Sbloccaggio

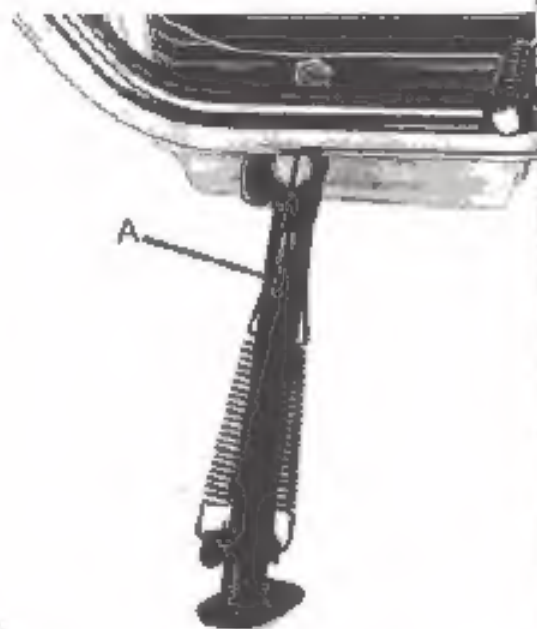
- infilare la chiave nella serratura, ruotarla in senso antiorario, indi rilasciarla o sfilarla dalla serratura.

Dispositivo bloccaggio sella (fig. 13)

La sella è completamente asportabile. Per toglierla, sbloccare la serratura e premere il pulsante situato posteriormente.

Braccio laterale sostegno motociclo («A» di fig. 14)

Sollevando la moto, il braccio laterale ritorna automaticamente in posizione di riposo; se ne sconsiglia pertanto l'impiego in caso di sosta prolungata od in condizioni precarie di stabilità.



14

Controllo prima della messa in moto

Controllare che:

- nel serbatoio vi sia sufficiente quantità di carburante;
- l'olio nella coppa del basamento sia a giusto livello;
- la chiave sul commutatore di accensione sia in posizione «A» (vedere fig. 4);
- le seguenti spia siano illuminate:
 - rossa: insufficiente pressione olio (insufficient oil pressure generator);
 - verde: indicatore cambio in folle «NEUTRAL»;
- la levetta comando «starter» a motore freddo sia in posizione di avviamento («A» di fig. 28).

Avviamento a motore freddo

Dopo i controlli sopra esposti, ruotare verso il pilota la manopola comando gas a 1/4 di apertura, tirare a fondo la leva della frizione, accenderla che l'interruttore «B» di fig. 8 sia in posizione «1» (run) e premere il pulsante di avviamento motore «A» «start» di fig. 6.

Avviare il motore prima di riportare la levetta comando «starter» in posizione di marcia «B» di fig. 28. *lasciare girare il motore a vuoto a basso regime per qualche secondo nella stagione calda e qualche minuto nella stagione fredda.*

Se da ante la marcia, la levetta comando «starter» dovesse rimanere in posizione di avviamento («A» di fig. 28), si avrebbero difetti di carburazione con notevole aumento di consumo e, nei casi peggiori, si correrebbe il rischio di grippare a causa del lavaggio dei cilindri, provocato dall'eccesso di carburante.

Attenzione! Se con commutatore di accensione inserito (vedi «A» di fig. 4), la spia «verde» sul cruscotto non è illuminata, segnala che il cambio ha una marcia innestata, l'avviamento del motore in tali condizioni può essere pericoloso. È sempre bene prima dell'avviamento accertarsi che il cambio sia effettivamente in posizione di «folle».

Avviamento a motore caldo

Come a motore freddo, salvo che non occorre portare la levetta comando «starter» in posizione di avviamento («A» di fig. 28) poiché la carburazione d'iniezione regola l'appoggio e l'assa.

22 In marcia

Per cambiare la marcia, chiudere il gas, azionare a fondo la leva della frizione ed innestare la successiva marcia; rilasciare dolcemente la leva della frizione e contemporaneamente scollare il pedale di comando cambio va azionato con decisione accompagnandolo con il piede. Quando si passa alla marcia inferiore usare gradualmente il freno o la chiusura della manopola comando gas, non evitare di mandare fuori giri il motore, nel momento del rilascio della leva comando frizione.

Arresto

Chiudere il gas, agire sulle leve di comando freno a solo quando si è quasi fermi, tirare a fondo la leva della frizione. Questa manovra va eseguita con molta coordinazione per mantenere il controllo del motociclo.

Per una riduzione normale di velocità con l'uso appropriato del cambio utilizzare il freno motore facendo attenzione a non mandare fuori giri il mo-

Su strada bagnata e sdrucciolevole fare attenzione nell'uso dei freni e particolarmente all'uso del freno anteriore destro.

Per fermare il motore, portare il segno «OFF» sulla chiave del commutatore in linea con il segno «OFF» sul cruscotto (vedere fig. 4).

A motore fermo ricordare sempre di chiudere i rubinetti dei carburanti.

Parcheggio

Per sosta in strada non sufficientemente illuminata è necessario lasciare accese le luci di parcheggio.

Occorre portare il segno «B» sulla chiave del commutatore in linea con il segno «C» sul cruscotto (vedere fig. 4) e l'interruttore luci di fig. 8 in posizione «E». In tal modo la chiave del commutatore è bloccata allo sterzo (vedere paragrafo «Dispositivo bloccaggio sterzo» di fig. 2).

Durante il periodo di rodaggio osservare le seguenti norme:

1. Prima di partire riscaldate accuratamente il motore lasciandolo girare a vuoto ed a basso regime per un periodo variabile in funzione della temperatura ambiente.
2. Evitare di superare le velocità di rodaggio riportate nella tabella, tenendo tuttavia presente che, pur attenendosi alle velocità prescritte in funzione dei km percorsi, è ottima norma non marciare a regime costante ma variare frequentemente la velocità.

3. Prima di fermarsi, rallentare progressivamente per evitare di sottoporre i gruppi a repentini sbalzi di temperatura.

4. Eseguire, alla scadenza prescritta, le operazioni previste nel relativo capitolo.

5. Tenere presente che un perfetto assetto dei componenti, che permette di sfruttare in pieno e per periodi prolungati il motore, si ha solo dopo diverse migliaia di km.

VELOCITÀ DI RODAGGIO

Km da percorrere	Velocità massima consentita km/h				
	1 marcia	2 marcia	3 marcia	4 marcia	5 marcia
Da 0 a 1000	35	45	70	85	110
Da 1000 a 2000	50	70	90	95	110
Da 2000 a 4000	Aumentare gradualmente i valori di velocità sopra indicati fino a raggiungere i massimi consentiti				

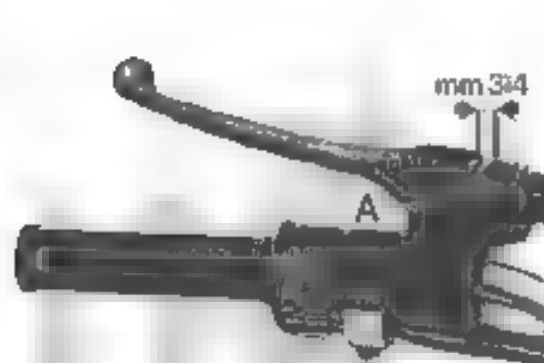
24 Dopo i primi 500 + 1500 km

- Sostituire l'olio per la lubrificazione del motore. Nel caso che, prima di raggiungere i 500 + 1000 km, l'olio dovesse scendere al livello minimo, anche se durante il rodaggio occorre effettuare la sostituzione. Lubrificante prescritto: «Agip Bini 2000 SAE 90W/50».
- Controllare il serraggio di tutte le bullonerie del motore.
- Controllare il gioco puntone.
- Verificare il tipo di unione.
- Controllare la pressione pneumatici.

Regolazione gioco leva frizione

(fig. 15)

regolare il gioco tra leva e attacco sul manubrio superiore a 3 ± 1 mm agire sulle ghiere «A» sino a che il gioco sia quello prescritto

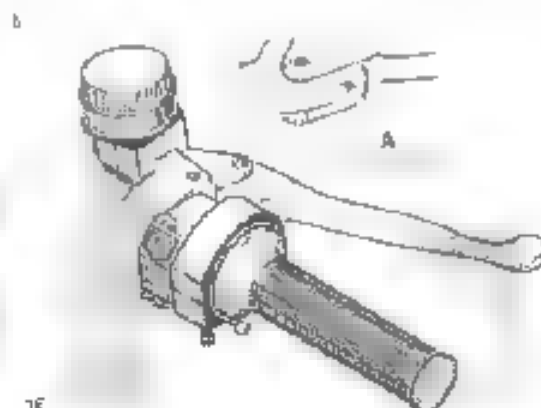


Regolazione leva freno anteriore destro (fig. 16)

Per la suddetta regolazione operare come segue

- porre tra l'istante perno serbatoio e l'apposita della leva di comando uno spessore in legno sulla vite «A»

Vallo previsto mm 0,5



26 Controllo usura pastiglie

Ogni 3000 km, controllare lo spessore delle pastiglie freni che deve essere

- a pastiglia nuova 7 mm
- a pastiglia al limite di usura 3,5 mm

Se lo spessore è inferiore al limite d'usura, è necessario cambiare le pastiglie. Dopo la sostituzione non occorre eseguire lo spurgo degli impianti frenanti ma è sufficiente azionare le leve di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini delle pinze nella posizione normale. In occasione della sostituzione delle pastiglie, verificare le condizioni delle tubazioni flessibili se danneggiate devono essere immediatamente sostituite.

NB - In caso di sostituzione delle pastiglie è opportuno, per i primi 100 km, agire sui freni con moderazione, al fine di permettere un corretto assetamento della stessa.

Controllo dischi freni

dischi freni devono essere perfettamente puliti senza olio grasso od altra sporcizia e non devono presentarsi profonde rigature

Nel caso di sostituzione o revisione dei dischi, occorre controllare lo «sterziamento» il controllo si esegue mediante comparatore ed il valore massimo non deve superare mm 0,2

Se lo «sterziamento» del disco è superiore al valore sopra indicato occorre controllare accuratamente il montaggio dei dischi sui mozzi ed il gioco dei cuscinetti sui suddetti mozzi.

La coppia di serraggio delle viti che fissano i dischi ai mozzi è di kgm $2,2 \pm 2,4$

Controllo livello del fluido nel serbatoio pompa freno anteriore destro (fig. 17)

Per una buona efficienza del freno anteriore destro osservare la seguente norma

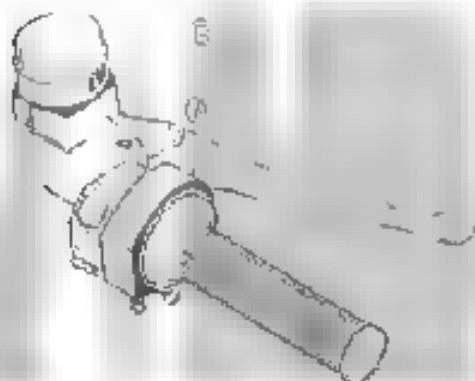
- verificare frequentemente il livello del fluido del serbatoio pompa «A» il livello minimo e massimo deve trovarsi nella parte trasparente del serbatoio
- effettuare periodicamente o quando si rende necessario il rabbocco del fluido nel serbatoio dopo aver svitato il tappo «A» e levata la membrana in gomma.

Contro lo livello del fluido nel serbatoio per freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 15)

Per una buona efficienza dei freni anteriore sinistro e posteriore osservare le seguenti norme:

- verificare frequentemente il livello del fluido nel serbatoio «A» (tale livello deve trovarsi tra i ripresenti di minimo e massimo indicati sul corpo azionatore)

- effettuare periodicamente o quando si rende necessario, il rabbocco del fluido nel serbatoio



17

dopo aver svistato il tappo «B» e levata la membrana in gomma.

■ Per i rabbocchi del serbatoio usare tassativamente fluido prelevato da fialina sigillata da aprire solo al momento dell'uso.

Nel caso di lavaggio dei circuiti frenanti usare unicamente del fluido fresco e vietato l'uso di alcool o l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura. Per le parti metalliche si consiglia l'uso di Triel.

Per eventuali lubrificazioni è assolutamente vietato l'uso di olii o grassi minerali. Non dispo-



28 nendo di lubrificanti adatti si consiglia di smellare periodicamente le parti in gomma ed i particolari metallici col fluido degli impianti.

Fluido da usare: Agip F1 Brake Fluid SAE 1.703 B.

Spurgo bolle d'aria dagli impianti frenanti (fig. 17 e 18)

Lo spurgo dagli impianti frenanti è richiesto, quando a causa della presenza di bolle d'aria nei circuiti, la corsa della leva sul manubrio o del pedale sul lato destro del veicolo, risulta lunga ed attonita.

Per lo spurgo delle bolle d'aria operare come segue:

Impianto frenante anteriore destro (fig. 17)

- porre il motore sul cavalletto centrale;
- riempire se necessario il serbatoio di alimentazione «A» (fare attenzione che durante l'operazione di spurgo il fluido non scenda al di sotto del livello massimo);
- effettuare lo spurgo agendo sulla ruota «D»;
- innestare sul tappo di spurgo «C» (dopo aver levato il coperchietto in gomma) una tubazione flessibile trasparente «E» avente l'estremità im-

mersa in un recipiente trasparente «F» già riempito in parte di fluido dello stesso tipo.

2 Allentare il tappo di spurgo «C».

3 Tirare a fondo la leva di comando sul manubrio avendo l'avvertenza di rilasciarla e di attendere qualche secondo prima di effettuarla e la non potrà succedere. Ripetere l'operazione finché la quantità (uguale) del recipiente trasparente «F» dalla tubazione in plastica «E» si vedrà uscire fluido privo di bolle d'aria.

4 Mantenere tirata a fondo la leva di comando e bloccare il tappo di spurgo «C». Indi levare la tubazione in plastica «E» e rimontare il coperchietto in gomma sul tappo di spurgo.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente, si dovrà sentire, subito dopo la corsa iniziale della leva di comando, l'azione diretta e senza oscillazioni del fluido.

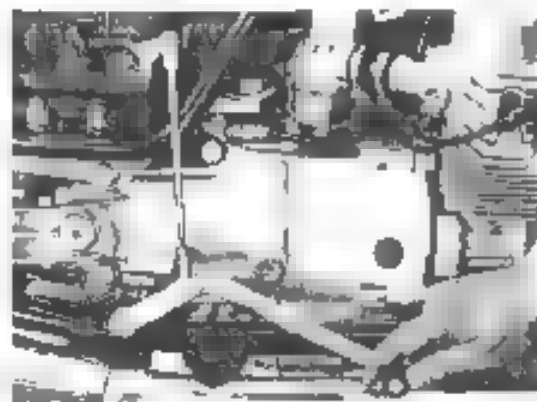
Qualora questo non si verificasse ripetere l'operazione sopra descritta.

Impianto frenante anteriore sinistro e posteriore (fig. 18)

Come capitolo precedente, salvo i punti «3» e «4».

3 Azionare a fondo il pedale di comando, ecc.

4 Mantenere azionato a fondo il pedale di comando, ecc.



10

30 Regolazione pedale comando freno anteriore sinistro e posteriore (fig. 18.)

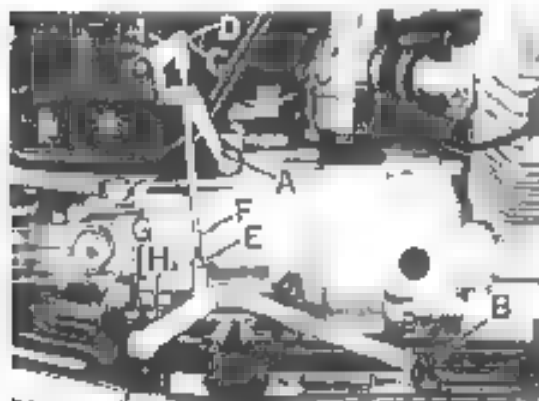
Effettuare il controllo del giuoco tra flottante comando pompa e leva di comando «operando come segue»

- con elica liberamente scorre o appendice della leva uno spessore di «A»
- giuoco previsto mm 3,0 ± 0,5
- se il giuoco non è quello prescritto, occorre allentare il controdado «E» ed avvitare o svitare la vite «H» sino ad ottenere il suddetto giuoco

a. b. la vite «H» sino ad ottenere il suddetto giuoco

Nel caso si voglia variare la posizione del pedale di comando «B» operare come segue

- levare la copiglia «C», allargare la spina «D» allentare il controdado «E» ed avvitare o svitare il tirante «F» sino ad ottenere la posizione desiderata del pedale di comando
- rinfila e la spina «D» con la relativa copiglia «C»
- deservare quindi la vite «H» sino ad ottenere il giuoco prescritto tra la leva «A» e il flottante della pompa



Regolazione molleggio posteriore (fig. 19)

La molle della sospensione posteriore essere regolata in cinque diverse posizioni, mediante apposita chiave «A»

Ricordarsi che per una buona stabilità del motociclo, occorre che le due sospensioni siano regolate nella medesima posizione

Regolazione dello sterzo (fig. 20)

Per la sicurezza di guida, lo sterzo deve essere regolato in modo tale da rendere possibile il

buono movimento del manubrio ma senza gioco

- allentare la vite bloccaggio testa di sterzo «A»

- svitare dado di tenuta testa di sterzo «B»
- avvitare o svitare la ghiera di regolazione «C» a mezzo apposita chiave fino a che il gruppo sia regolato

A regolazione avvenuta, bloccare il dado «B» e la vite bloccaggio testa di sterzo «A»

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione almeno la prima volta che si procede a par-



Ammortizzatori idropneumatici

31

(fig. 20 A)

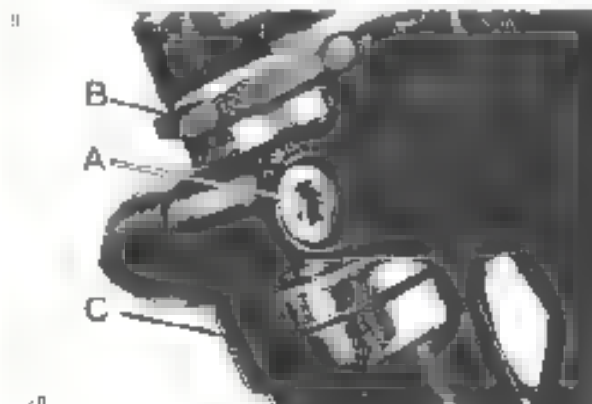
Le pressioni di carica e di esercizio degli ammortizzatori sono le seguenti:

ammortizzatori anteriori: 3 ± 1

ammortizzatori posteriori: 4 ± 1

Per il controllo delle pressioni si consiglia di usare

un manometro preciso, con tubazione la più corta possibile. L'ottimo sarebbe senza tubazione, in quanto la capillarità, anche della tubazione, potrebbe influire sul valore di pressione esistente realmente all'interno dell'ammortizzatore.



SMONTAGGIO RUOTE DAL VEICOLO

33

Ruota anteriore (fig. 21)

Per smontare la ruota da motociclo procedere come segue:

- porre il motociclo sul cavalletto centrale e mettere un supporto sotto il basamento motore per sollevare la ruota anteriore da terra

- svitare le viti che fissano la piastra superiore della forcella e staccare dai gambali distaccate «A» con manovella le relative tubazioni

- svitare il dado con rosotta «B» tenuta perno sul lato sinistro

- allentare le viti di fissaggio gambali al perno guida «C»

- togliere il perno guida «D» osservando a che ne sono montati i distanziali «E» e «F».

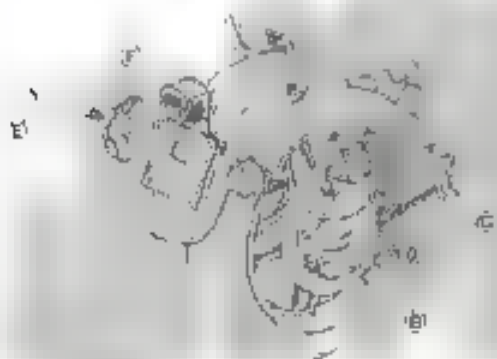
- sfilarla la ruota anteriore dal braccio forcella. Nel rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.

N.B. - A seconda del tipo di pneumatico montato è necessario sgombrare la ruota per poterla sfilarla.



Per smontare la ruota posteriore del braccio forcellone oscillante e scatola trasmissione operare come segue:

- porre il veicolo sul cavalletto centrale
- svitare dado «B» con rosetta «C» sul perno lato scatola
- allentare la vite «D» bloccaggio perno «E» sul braccio del forcellone
- sfilare perno «E» della scatola dal mozzo e dal braccio forcellone
- sfilare il disco di spessore «F».



te da poter sfilare la ruota da braccio del forcellone e scatola trasmissione.

Per rimontare la ruota invertire l'ordine di smontaggio.

Bilanciatura ruote

Per migliorare la stabilità e diminuire le vibrazioni ad alta velocità, le ruote devono essere ben bilanciate.

Per la bilanciatura operare come segue:

- fermare a metà del veicolo, porla su una forcella
- far girare parecchie volte lentamente la ruota e controllare se si ferma in sempre diverse posizioni: questo indica una corretta bilanciatura
- se un punto della ruota si ferma costantemente in basso, porre un apposito contrappeso all'opposto di questo punto.
- ripetere l'operazione finché la ruota sia correttamente bilanciata.

Pneumatici

I pneumatici rientrano tra gli organi più importanti da controllare.

22

MANUALE DELL'UTILE

23

MANUALE DELL'UTILE

Da essi dipendono la stabilità il comfort di guida del veicolo ed in alcuni casi anche l'incolumità del pilota.

È pertanto sconsigliabile l'impiego di pneumatici che abbiano battistrada inferiore a 2 mm.

Anche un'anormale pressione di gonfiaggio può provocare difetti di stabilità ed eccessiva usura del pneumatico.

Le pressioni pressurite sono:

Ruota anteriore

Con una o due persone: kg/cm² 2

Ruota posteriore

Con una persona: kg/cm² 2,4

Con due persone: kg/cm² 2,4

I valori sopra indicati si intendono per impiego normale (turistico). Per impiego a velocità massima continuativa, impiego su autostrada, è raccomandato un aumento di pressione di 0,2 kg/cm² ai valori sopra indicati.

Smontaggio e rimontaggio pneumatici sulle ruote

Il motociclo è equipaggiato con cerchi in lega leggera che, pur presentando una notevole resistenza meccanica, possono tuttavia essere danneggiati sia dal lato estetico che funzionale, dal-

l'uso di non appropriati attrezzi usati durante le operazioni di smontaggio e di montaggio del pneumatico sul cerchio. Pertanto per le suddette operazioni si consiglia l'impiego di ferri che non presentino nervature e spigoli sulle parti che dovranno andare a contatto con il bordo del cerchio. La superficie di contatto dovrà essere ampia, ben levigata o con i bordi opportunamente arrotondati. L'uso di uno degli appositi lubrificanti reperibili in commercio facilita lo sbriciamento e l'assaltamento del pneumatico sul cerchio durante lo smontaggio e il rimontaggio ed elimina la necessità di carichi elevati sui ferri, a tal proposito è anche importantissimo che i rulli del pneumatico siano ben assorbiti nei canali centrali del cerchio.

Durante il montaggio dei pneumatici occorre inoltre tener presente che le coperture che presentano eventualmente una freccia stampigliata sul sul fianco laterale dovranno essere montate nel seguente modo:

- con la freccia rivolta in senso contrario alla rotazione di marcia per la ruota anteriore
- con la freccia rivolta nel senso della rotazione di marcia per la ruota posteriore

36 OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E LUBRIFICAZIONE

OPERAZIONE	PER DIFFERENZE ►	1500 km	3000 km	6000 km	9000 km
olio motore		R	R	R	R
Filtro olio a cartuccia		R		R	
Filtro olio a tela		C			
Filtro aria				C	R
Regolazione pressione		A	A	A	A
valvole		A	A	A	R
valvole diesel		A	A	A	A
Carburante		A	A	A	A
Servizio bulloneria		A			
Servizio carburante, (Min. iniezioni)					C
Valvole di		A	A	A	R
Cilindrata massima in esercizio		A	A	A	R
Cilindrata utile a 2000					
Cilindrata utile a 1000					
Motorino avviamento e generatore					
Fluido idraulico frenate		A	A	A	A
Pneumatici		A	A	A	A

[illegible]

3

2 000 km	15 000 km	18 000 km	21 000 km	24 000 km	27 000 km	30 000 km
R	R	R	R	R	R	R
R		R		R		R
	C					C
A	C	R		C	R	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A
A	A	A	A	A	A	A
		C			C	
A	A	R	A	A	R	A
A	A	R	A	A		A
			A			
			A			
			R			
			A			
A	R	A	A	A	A	R
A	A	A	A	A	A	A

38 LUBRIFICAZIONI

Lubrificazione del motore (fig. 23)

Controllo livello olio

Ogni 500 km controllare il livello dell'olio nel basamento motore. Il olio deve sfiorare la scala del massimo segnata sull'astina segnata al la "M". Se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungerne.

Il controllo va effettuato dopo che il motore ha



girato qualche minuto: il tappo «A» con astina di livello deve essere avviato a fondo.

Cambio dell'olio

Dopo i primi 500 + 500 km e in seguito, ogni 5000 km circa, sostituire l'olio.

La sostituzione va effettuata a motore caldo.

Ricaricare il motore di immissione «A» di figura 23, e lasciare scolare bene la coppa.

A- tappo immissione e controllo livello

B- tappo scarico olio parte anteriore

C- tappo scarico olio parte posteriore

Quantità corrispondente litri 2 di olio «Agip Sint 2000 SAE 10W 50».

Sostituzione della cartuccia filtrante (fig. 24)

Dopo i primi 500 + 1500 km (primo cambio dell'olio) e in seguito ogni 6000 km circa, sostituire la cartuccia filtrante operando come segue:

- svitare i tappi di scarico «A» e «B» della coppa «C» ed il tappo di immissione «A» di figura 23,
- lasciare scolare bene l'olio dalla coppa «C».
- svitare la vite di fissaggio cartuccia «D» e al-

lars dalla coppa «C» il gruppo completo di coperchietto «E», guarnizione «F», molla «G» e la cartuccia filtrante «H».

- sostituire la cartuccia filtrante «H» con la nuova.
- fissare il gruppo di tenuta «F».

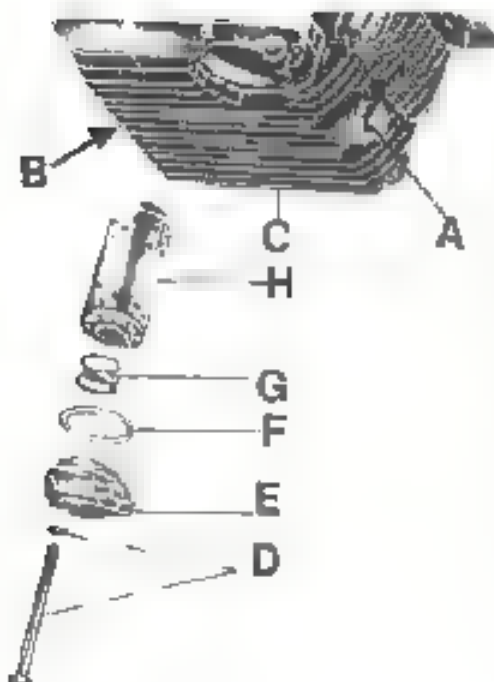
A fine operazione rimontare il tutto invertendo l'ordine di smontaggio e controllare la quantità d'olio prescritta prima di avviare a fondo il tappo sul tappo di immissione.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.

Lavaggio filtro a rete e coppa del basamento motore

E' bene, dopo i primi 500 + 1500 km (primo cambio dell'olio e della cartuccia filtrante) e in seguito ogni 5000 km, smontare la coppa olio del basamento, smontare il filtro a rete e avere il tutto in un bagno di benzina, scolare poi il tutto ed i canali della coppa con getto di aria compressa. Nel rimontare la coppa sul basamento ricordarsi di sostituire la guarnizione tra basamento e coppa.

Si consiglia di effettuare la suddetta operazione presso le sedi dei nostri concessionari.



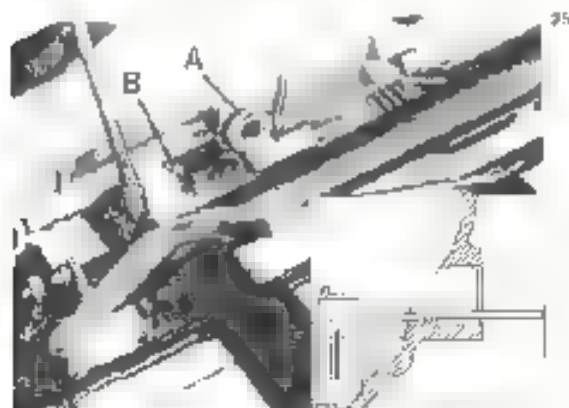
40 Lubrificazione del cambio (fig. 25)

Controllo livello olio

Ogni 1000 km controllare il livello come indicato in figura, se l'olio è sotto il livello prestabilito, aggiungere olio della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 9000 km circa sostituire l'olio della scatola cambio. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare. Ricordarsi, prima di immettere olio fresco, di scolare bene la scatola.



Scatola da cambio

«A» Tappo immissione e livello

«B» Tappo di scarico

Quantità occorrente: litri 0,900 di olio «Agip Rota MP SAE 80 W/90»

Lubrificazione scatola

trasmissione posteriore (fig. 26)

Controllo livello olio

Ogni 3000 km controllare che l'olio abbia il suo per il tappo di livello e immissione «A» se l'olio è



26

sotto il livello prestabilito, aggiungere olio della qualità e gradazione prescritta.

Cambio dell'olio

Ogni 9000 km circa sostituire l'olio della scatola trasmissione. La sostituzione deve avvenire a gruppo caldo, poiché in tali condizioni l'olio è fluido e quindi facile da scaricare.

Ricordarsi, prima di immettere olio fresco di scolare la scatola e bene la scatola di trasmissione.

«A» Tappo livello e immissione

«B» Tappo scatola

«C» Tappo scarico

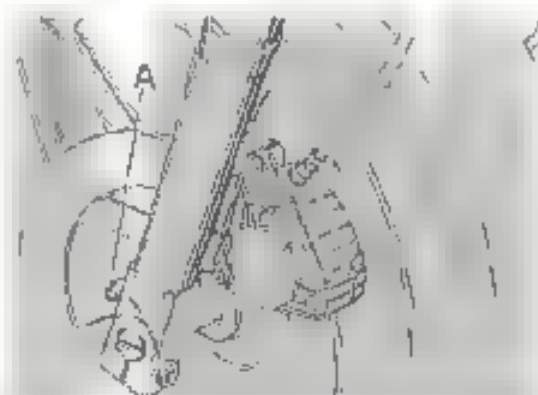
Quantità occorrente: litri 0,180 di olio «Agip Rota MP SAE 85 W/140» e litri 0,010 di olio «Agip Rotal ASO/R» oppure «Motylkel» tipo A.

Lubrificazione bracci forcella

(fig. 27)

Per la sostituzione del liquido nei gambi della forcella anteriore, operare come segue:

- con motore-colo sul cavalletto centrale allentare la vite laterale «C» di bloccaggio della testa di sterzo al braccio forcella; scollare il tubo compensatore e svitare contemporaneamente il tappo superiore a testa esagonale «B» quindi togliere il tappo di scarico «A».



27

- 42 ■ premendo leggermente verso il basso la parte anteriore del motociclo si avrà la fuoriuscita del tappo «B» che è solidale al corpo ammortizzatore.
- smontare il tappo «A» ed introdurre la quantità di liquido prescritta (cc 90 - Agip F 1 ATF Daxron) attraverso lo spazio che si ha tra il diametro interno del braccio forcelle ed il corpo ammortizzatore.
- rimontare il tappo «B» dopo aver sollevato la parte superiore del motociclo e bloccare nuovamente la vite laterale. Ripetere le medesime operazioni anche per l'altro lato.
- ricollegare il tubo flessibile che porta acqua alla pressione degli ammortizzatori attenendosi al valore prescritto.

Lubrificazione varie

Per le lubrificazioni:

- catene e sfere della sterzo
- cuspidi del forcellone oscillante
- articolazioni trasmissioni di comando
- rinvio cambio laterale
- articolazione dei cavalletti di supporto

Usare grasso: «Agip F.1 Grass 30»

ALIMENTAZIONE

Carburatore (fig. 28)

N. 2 Carburatori Dell'Orto tipo «VH826 FD/PS»
«PH8H 28 BD/BS»

Comandi carburatori

- manopola comando gas situata sul lato destro del manubrio
- le leve comando di avviamento a motore freddo «starter» sono situate sul lato sinistro del motociclo

Posizioni leva di comando «starter»

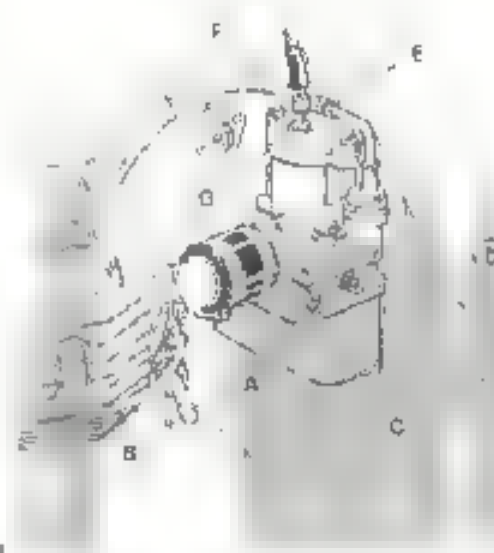
«A» - Avviamento a motore freddo

«B» - Marchio

NB - Controllare che con la leva di comando «starter» in posizione di marcia «B», tra i capicorda della guida delle trasmissioni di comando e le viti tenafilo «E» vi sia un gioco di mm 3 circa

Dati regolazione carburazione

Diffusore	ø mm 28 (ø mm 28)
valvola gas	4C (30)
Polverizzatore	260 AH (268 T)
Getto massimo	108 (118)
Getto minimo	40 (50)
Getto avviamento «starter»	80



- 44** Spillo conico E27 (2° riacco: PX8 (3° la ca-
Galleggianti gr 14 (11)
Vite regolazione miscela minima: apertura 1 giro
a mezza.

Regolazione della carburazione e regime minimo (fig. 28)

(non disponendo di apposito vuotometro)

Per effettuare le suddette regolazioni operare co-
me segue:

1. Controllare che con la manopola comando gas la posizione di riposo, tra i capicorda della guida e la vite tendibile «F» di entrambi i carburatori vi sia un gioco di mm 1 + 1,5 altrimenti allentare i dad «G» e svitare o avvitare le vite tendibili «F». A fine operazione bloccare i dad «G».
2. Portare motore alla temperatura di esercizio.
3. Serrare a fondo la vite «C» di regolazione miscela minima e successivamente svitarla di un giro a mezza.
4. Controllare con entrambe le mani contemporaneamente che la pressione all'uscita dei tubi di scarico sia uniforme. Nel caso si noti differenza di pressione, agire sulla vite «D» di un carburatore sino a far eguagliare le pressioni d'uscita (il

regime minimo dovrà essere contenuto a circa 200 + 1300 giri/min per cui dovrà essere che, se necessario, avviare la vite del carburatore relativo al cilindro che ha una pressione inferiore e avviare la vite del carburatore relativo al cilindro

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20.

5. Aperto sulla vite «C» regolare il punto di miglior carburazione di ogni cilindro si avverte con un incremento del numero di giri e ripassare ogni regime minimo secondo quanto previsto al par. 1.

6. Staccare un cavo condizionale alla volta o controllare che in entrambi i casi il motore si ferma dopo il medesimo numero di scoppi. Se ciò non si verifica, agire sulla vite «D» del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero superiore di scoppi o avvitando quella del carburatore relativo al cilindro che fa compiere al motore un numero di scoppi inferiore.

7. Regolare il regime minimo a 1200 + 1300 giri/min avvitando o svitando della medesima quantità entrambi le vite «D».

8. Controllare il sincronismo di apertura delle valvole gas, operando come segue: utilizzando un aiutante, far ruotare dolcemente e progressivamente la manopola comando gas controllando

di entrambi le mani che l'incremento di pressione ai tubi di scarico sia sincrono.

Nel caso si riscontri che l'incremento di pressione di un cilindro è anticipato (rispetto all'altro) agire sulla trasmissione di comando relativa al cilindro stesso avvitando progressivamente la vite «F» dopo aver allentato il controdado «G» sino ad ottenere una perfetta sincronizzazione delle pressioni di entrambi i tubi di scarico.

Regolazione della carburazione a mezza «VUOTOMETRO»

Per una più esatta regolazione della carburazione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari, dove tale operazione verrà effettuata con «VUOTOMETRO».

Sostituzione filtro aria a cartuccia (fig. 29)

Ogni 9000 km circa o anche più frequentemente se si marcia in zone molto polverose, è consigliabile sostituire il filtro a cartuccia. Tale filtro è montato in una apposita custodia «A» unitamente al gruppo alimetro olio sopra il gruppo motore.

Per la sostituzione della cartuccia, si consiglia di rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari.

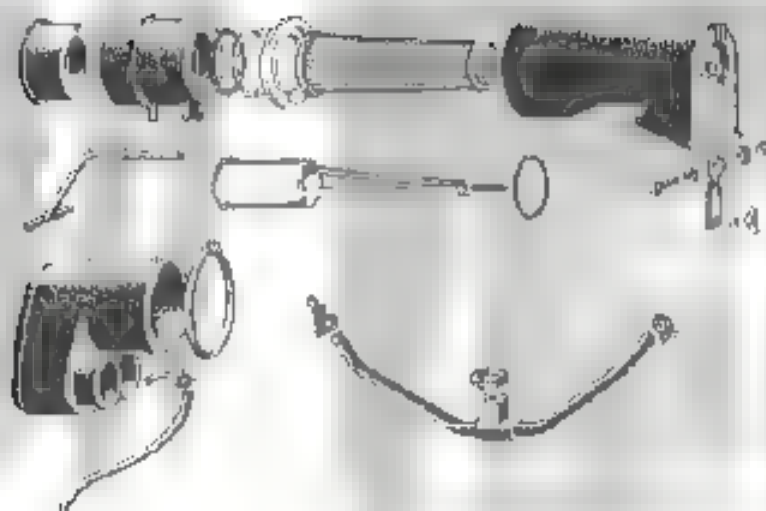
Pulitura serbatoio carburante, rubinetti, filtri e tubazioni

45

Ogni 9000 km circa, o anche più spesso si risulti a che il carburante arriva in modo irregolare alla lubrificazione, occorre effettuare la pulitura del serbatoio carburante, dei rubinetti, dei filtri e delle tubazioni.

I filtri e tubazioni ed i rubinetti del motore, della valvola di intercettazione, della pompa di iniezione, della





9/A

DISTRIBUZIONE

4

Controllo giuoco punterie (fig. 30)

Dopo i primi 500 + 1500 km e in seguito ogni 3000 km circa o quando la distribuzione risulta rumorosa controllare il giuoco fra valvole e bilancieri.

La regolazione va effettuata a motore freddo con il pistone a punto morto superiore (P.M.S.) in fase di compressione (valvole chiuse).

Dopo aver levato il coperchio della testa operare come segue:

1. Allentare la vite A.

2. Avvitare o svitare la vite C fino a: A. 0,15 mm di gioco per i ponti giuochi.

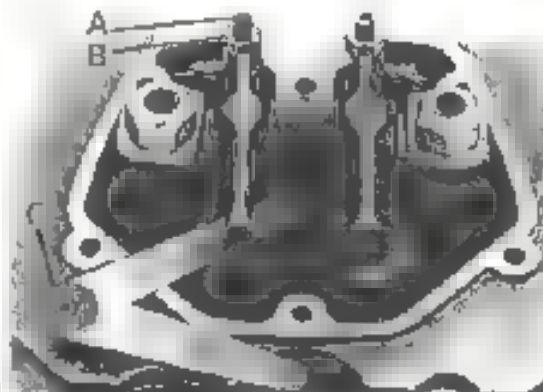
Valvola aspirazione mm 0,15

Valvola mandata mm 0,25

La distribuzione va effettuata anche quando lo spessore C.

Si tenga presente che se il giuoco è maggiore di quello prescritto, le punterie risultano rumorose. In caso contrario le valvole non chiudono perfettamente dando luogo ad inconvenienti quali:

- perdita di pressione
- surriscaldamento del motore
- bruciatura delle valvole, ecc.



48 ACCENSIONE

Caratteristiche accensione

A spinterogenio, con doppio rottore ed anticipo automatico a molla centrifuga

| | |
|------------------------------------|----------------------------|
| Anticipo iniziale (fisso) | 10° |
| Anticipo automatico | $26^{\circ} \pm 2^{\circ}$ |
| Anticipo LINK (fisso + automatico) | $36^{\circ} \pm 2^{\circ}$ |
| Distanza tra contatti dei rottori | mm 0,35-0,45 |

Manutenzione, controllo e regolazione del doppio rottore

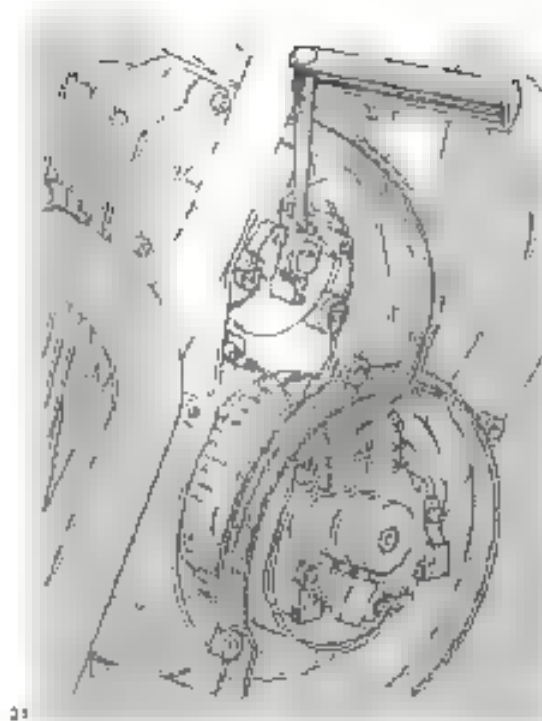
Manutenzione

Ogni 5000 km

- Verificare l'apertura dei contatti dei rottori.
- Umettare con qualche goccia di olio da motore il feltro «A» posto sulla piastra portarottori.

Controllo

- Togliere il coperchio anteriore dopo aver svitato le viti di tenuta.



29

- Se i contatti sono sporchi di olio o di grasso, pulirli con uno straccio umidificato di benzina se il sistema è per soli benzina.
- Verificare la distanza tra i contatti dei rottori. Il risultato corrisponde tra mm 0,35-0,45.

Regolazione distanza dei contatti

Rottore 1 - Rottore sinistro

Rottore 2 - Rottore destro

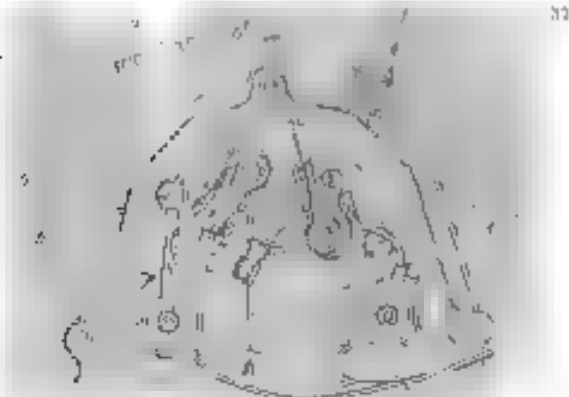
- Con la manovella alla massima altezza, a motore fermo, sollevare la piastra «B» agendo sulle apposite lamine.

Ottenuta la distanza prescritta, bloccare la vite «C».

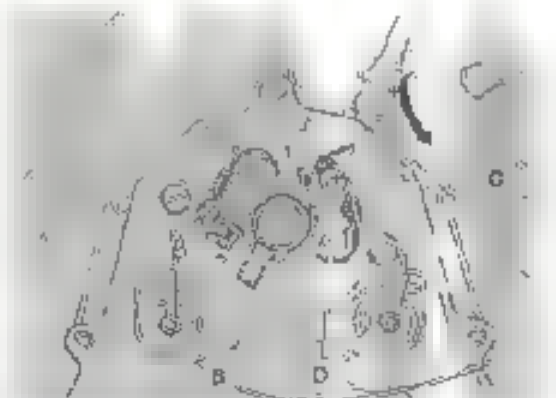
Ripete la medesima operazione anche per l'altro rottore.

L'operazione di regolazione dei contatti comporta anche controllo della messa a punto del motore.

49



30



31

50 Controllo e regolazione messa in fase accensione (anticipo fisso)

Con distanza dei contatti dei ruttori maggiorata a mm 0,40 e la tacchetta identificata con «0» sulla piastra ruttori allineata con il riferimento sul basamento, il motore è in fase. Tuttavia è opportuno eseguire la verifica operando come segue:

- Per il controllo dell'inizio di apertura dei contatti dei ruttori è consigliabile l'impiego di un tester o di una lampadina da incandescente il morsetto di alimentazione del ruttore in esame e la massa.
- Tagliare il tappo in gomma del foro di controllo situato sul lato destro della scatola cambio, in corrispondenza del volante motore.
- Ruotare il volante nel senso di rotazione del motore (antiorario visto dal dietro) sino a che il pistone del cilindro sinistro sia al P.M.S. in fase di compressione (valvole chiuse); in tali condizioni la tacca «S» stampigliata sul volante motore sarà allineata con riferimento sul bordo del foro di controllo.
- Ruotare leggermente il volante in senso orario e successivamente in senso antiorario sino a far coincidere perfettamente la stampigliatura identificata con «S» con il riferimento sul bordo del foro di controllo. In tale posizione Anticipo Fisso

si deve verificare l'inizio di apertura del ruttore n.

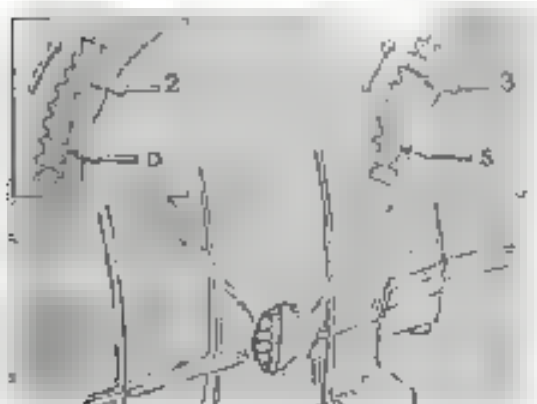
- Ove questo non si verificasse, allentare la duralvit «E» di tenuta della piastra portaruttori e ruo-



34

tare la piastra stessa, tenendo presente che la rotazione nel senso della freccia «F» anticipa la accensione, a rotazione nel senso della freccia «G» la ritarda.

- Riaccioccare e vit «E» e verificare l'inizio di apertura dei contatti del cilindro destro (ruttore n. 2), seguendo la procedura indicata per il cilindro sinistro, tenendo presente che i riferimenti «D» e «2» sul volante motore, indicano rispettivamente la posizione di P.M.S. e di Anticipo Fisso di tutto l'insieme.

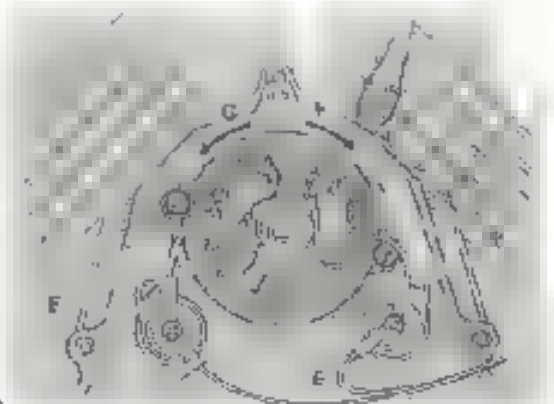


35

Nei casi che l'apertura dei contatti dei ruttori n. 2 non avvenga nella posizione di Anticipo Fisso stampigliata sul volante motore, occorrerà variare la distanza di apertura di questo ruttore o di entrambi nell'ambito della tolleranza indicata (mm 0,35-0,45).

Toner presente può variando la distanza di apertura del ruttore n. 1 (cilindro sinistro) occorrerà regolare nuovamente anche la relativa fase di

5



36

52 Candele

I tipi di candele da impiegare sono seguenti:

- Marelli CW 8 LP
- Bosch W 5 DC
- Lodge 3 HX NY
- Bosch W 5 D solo per V 35 CI

Distanza tra gli elettrodi mm 0,8

Nel rimontare le candele, fare attenzione che intocchino perfettamente e che si avvino facilmente nella sedi, per tale motivo consigliamo di avvitarle a mano per qualche giro, indi bloccarle a motore freddo. Anche se le candele appaiono in ottime condizioni vanno sostituite dopo 9000 km.

ND Per i con rolli e regolazioni «anticipo e fase» dell'accensione è opportuno rivolgersi presso le sedi dei nostri concessionari dove tali operazioni verranno effettuate tramite apposito attrezzo che assicura la massima precisione.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è composto da:

- Batteria
- Motorino avviamento
- Generatore di carica
- Spinterogno
- Bobina di accensione
- Plac. di centralina
- Regolatore
- Morsetteria porta fusi (in 4 da «15 A»)
- Teleruttore per lampeggio
- Teleruttore per avviamento
- Faro anteriore
- Fanalino posteriore
- Fanalini per indicator di direzione
- Commutatore illuminanti utilizzatori
- Dispositivo comando luci
- Dispositivo comando indicator di direzione, avvisatore acustico a lampeggio
- Dispositivo di avviamento motore
- Avvisatore acustico
- Spie sul cruscotto per segnalazione cambio in folle (verde); - accensione luce di posizio-

ne «eltra» verde - controllo pressione olio (rossa) luce abbagliante (blau - insufficiente tensione generatore (rossa)

Batteria

La batteria ha una tensione di 12 V e una capacità di 20 Ah e richiede 12 V - 32 Ah alla sua ricarica, provvede il generatore.

Per accedere alla batteria occorre:

- togliere la sella e copriaccumulatore laterali
- sganciare la fascetta in gomma di tenuta «A» e sfoderare i cavi elettrici «B» e «C» di fig. 37
- sfilare la batteria dal suo supporto

Istruzioni per l'attivazione della batteria carica secca

Le batterie cariche seccche mantengono a lungo la carica se conservate con tappi ben serrati in luogo secco tra 20° e 30°C.

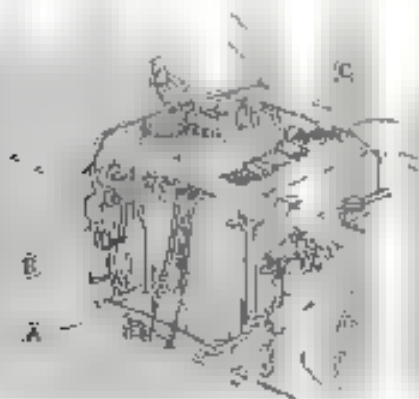
Al momento dell'uso si attivano come segue:

- 1. Riempire gli elementi con acido per accumu-

54 later a densità 1,27 a 25°C fino a 5 mm sopra i separatori o fino all'indicazione di livello.

2. Lasciare riposare per 1 ora circa e rinnovare il livello con lo stesso acido.

A questo punto la batteria è pronta per l'uso. È conveniente per ottenere una maggiore durata controllare la densità dell'acido a tutti gli elementi. Se si hanno letture inferiori a 1,26 è necessario fare una carica di ravvivamento con densità pari a 1/10 della capacità di catalogo. Sono consigliabili e normalmente sufficienti 5 ore. La temperatura non deve superare 45°C quando ciò avvenisse ridurre l'intensità e prolungare



il tempo di carica. Interrompere quando la densità è + salita a 1,27 - 28 a 25°C ed è costante per tre letture a mezz'ora di intervallo.

Istruzioni per la manutenzione delle batterie cariche con acido

Le batterie anche se cariche attivate dopo carica di ravvivamento o ricariche cariche con acido devono essere trattate con le seguenti avvertenze:

1. Aggiungere quando occorre acqua distillata (mai acido) in modo che a riposo il livello dell'acido sia di 5 mm sopra i separatori.

2. Mantenere puliti e serrati i morsetti e ingassarli con vaselina.

3. Mantenere asciutta la parte superiore della batteria evitando traboccamenti di acido, che riducono l'isolamento e corrodono telai e cassette di contenimento.

4. Assicurarsi che l'impianto di carica a bordo non dia cariche eccessive od insufficienti, tenendo presente che la densità dell'acido deve mantenersi tra 1,24 e 1,27. Se ciò non avvenisse occorre rivedere l'isolamento e l'efficienza dell'impianto di carica e di avviamento.

5. Le batterie immagazzinate anche con acido devono essere periodicamente ricaricate con intensità pari a 1/10 della capacità, mantenendo a

37

livello corretto o la densità di 1,27 a 25°C.

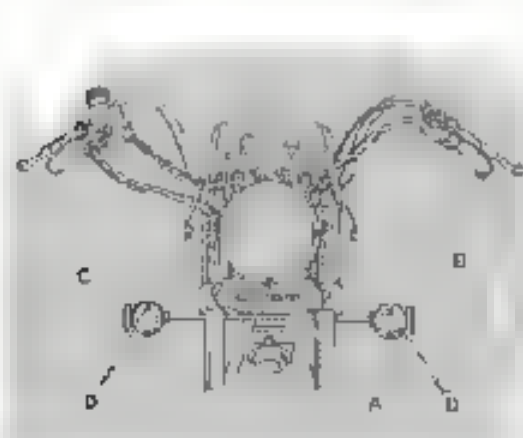
6. Le batterie devono essere montate sul veicolo ben serrate dai connettori di fissaggio mantenendo attivi dispositivi antivibranti.

NB. Per le batterie destinate a funzionare in climi tropicali (temperatura media stagionale di 33°C), si consiglia l'riduzione della densità dell'acido a 1,23.

Sostituzione delle lampade

Faro anteriore (fig. 38)

Allentare la vite «A» posta in basso al gruppo ottico.



38

lico, estrarre il gruppo ottico, sfilare portalam-pada e sostituire le lampade.

55

Fanellino posteriore (fig. 39)

Svitare le viti «C» che fissano il catadiotro al fanellino premere la lampada verso l'interno ruotandola contro l'orizzontale e sfilare dal portalam-pada.

Indicatori di direzione (figg. 36 e 39)

Svitare le viti «D» che fissano i catadiotri ai fanellini premere le lampade verso l'interno ruotandole contro l'orizzontale e sfilare dal portalam-pada.

Nei rimontare i catadiotri sui fanellini occorre evitare le viti uniformemente e moderatamente onde evitare la rottura dei suddetti catadiotri.

Cruscotto, tachimetro e contagiri

Sfilare il portalam-pada del tachimetro, dai contagiri e dal cruscotto ind. assicurare le lampade.

Lampade

Faro anteriore:

Abbagliante e anabbagliante
Luce città o parcheggio

46/40 W
4 W

| | | |
|-----------|---|--------|
| 56 | Fanalino posteriore: | |
| | - Luce targa, posizione stop | 5/21 W |
| | Indicatori di direzione | 21 W |
| | Spie luci tachimetro e contagiri | 3 W |
| | Spie luci sul cruscotto | 1,2 W |

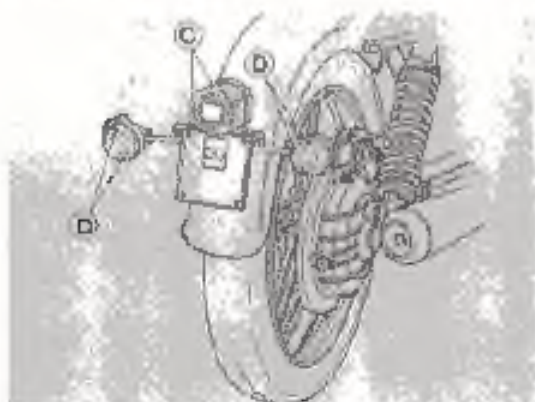
Regolazione fascio luminoso del faro anteriore (fig. 38)

Il faro anteriore deve essere sempre orientato all'ideale giusta altezza per la sicurezza di guida e per

non arrecare disturbo ai veicoli incrocianti.

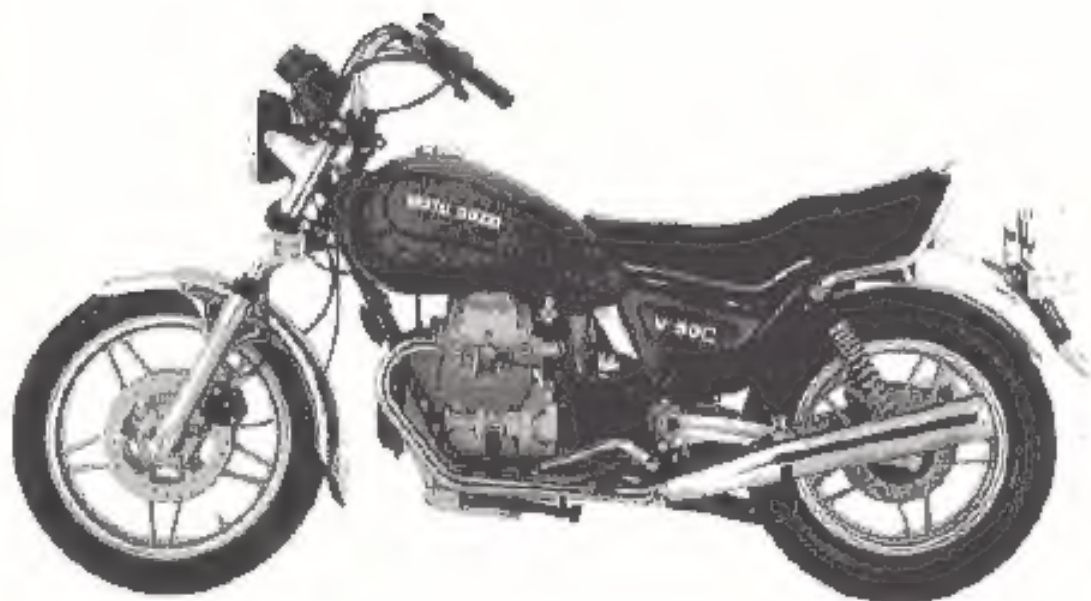
Per l'orientamento laterale occorre agire sulla vite «B», mentre per quello verticale bisogna allentare le due viti «C» che fissano il proiettore ai lordei della forcella, e spostarlo manualmente verso l'alto o verso il basso fino a raggiungere l'altezza prescritta.

Alla distanza di m 3 il centro del fascio luminoso non deve superare l'altezza di m 0,865 con il motociclo già dal cavalletto ed il pilota in sella.



39

57

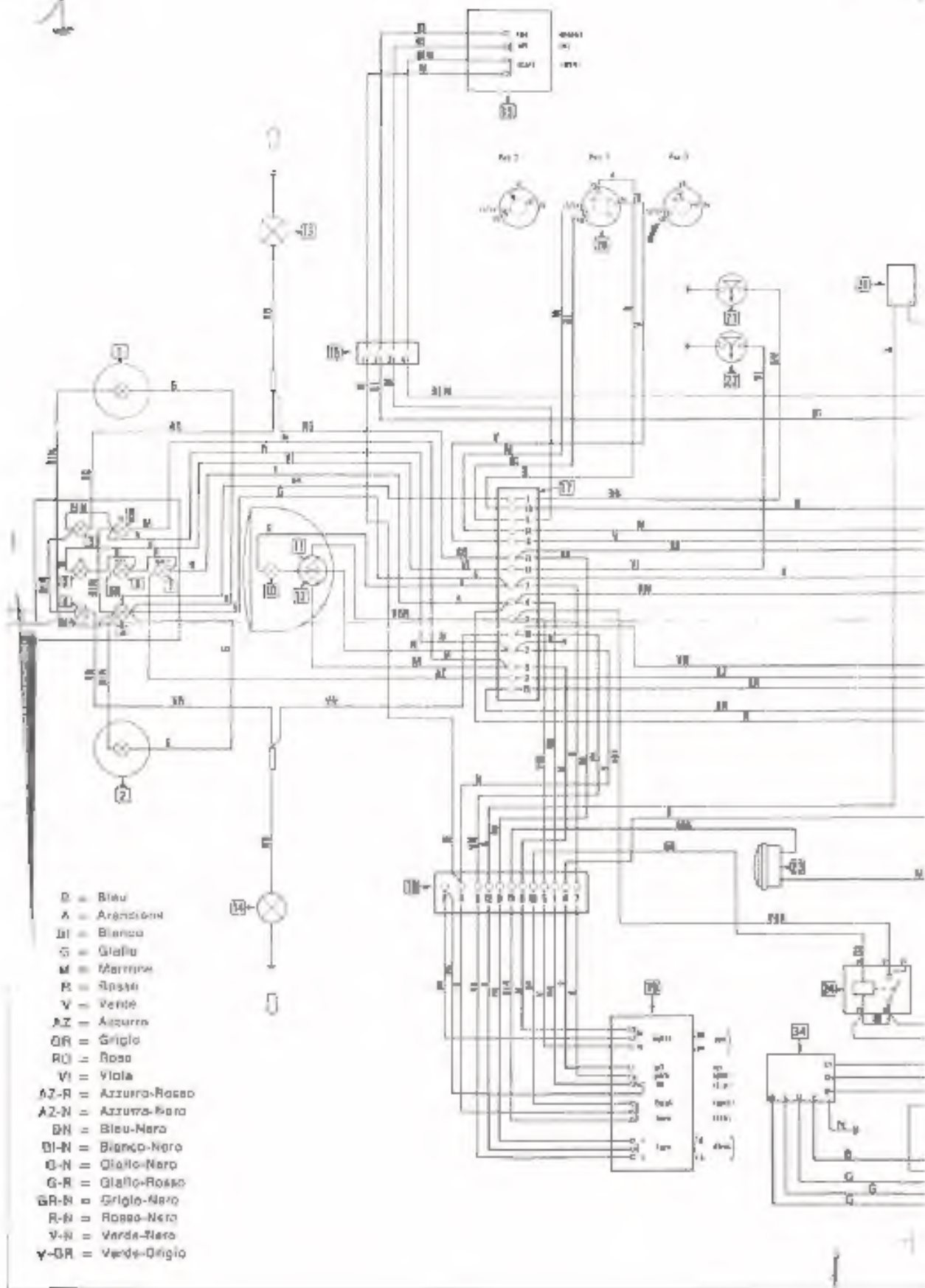


58 Legenda impianto elettrico

- 1 - Contachilometri (Lampada 5 W)
 - 2 - Contagiri (Lampada 3 W)
 - 3 - Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore destra (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 4 - Luce spia lampeggiatore anteriore e posteriore sinistro (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 5 - Luce spia «Cambio in Folle/Neutrale» (Lampada 1,2 W - Verde)
 - 6 - Luce spia «Pressione olio» (Lampada 1,2 W - Rossa)
 - 7 - Luce spia «Generatore» (Lampada 1,2 W - Rossa)
 - 8 - Luce spia «Luce abbagliante» (Lampada 1,2 W - Blu)
 - 9 - Luce spia «Posizione» (Lampada 1,2 W - verde)
 - 10 - Luce posizione anteriore (Lampada 4 W)
 - 11 - Luce abbagliante «40 W» } (Lampada 40/45W)
 - 12 - Luce abbagliante «45 W» }
 - 13 - Lampeggiatore anteriore destro (Lampada 21 W)
 - 14 - Lampeggiatore anteriore sinistro (Lampada 21 W)
 - 15 - Dispositivo comandi avviamento e arresto del motore
 - 16 - Connettore a 4 vie
 - 17 - Connettore a 15 vie
 - 18 - Connettore a 12 vie
 - 19 - Dispositivo comandi, Lampeggiatori - Avvisatore acustico - Sprazzo e commutatore luci
 - 20 - Commutatore luci e eccitazione motore (3 posizioni)
 - 21 - Interruttore pressione olio
 - 22 - Interruttore folle
 - 23 - Avvisatore acustico
 - 24 - Interruttore sprazzo luci
 - 25 - Interruttore lampeggiatori
 - 26 - Interruttore
 - 27 - Bobine di accensione
 - 28 - Interruttore freno anteriore
 - 29 - Interruttore freno posteriore
 - 30 - Radiazatore
 - 31 - Alternatore
 - 32 - Regolatore
 - 33 - Battente
 - 34 - Morsetteria porta fusibili (fusibili 10A)
 - 35 - Interruttore avviamento
 - 36 - Motore avviamento
 - 37 - Lampeggiatore posteriore sinistro (Lampada 21 W)
 - 38 - Lampeggiatore posteriore destro (Lampada 21 W)
 - 39 - Gruppo faralino posteriore
 - 40 - Luce stop posteriore (Lampada 21 W)
 - 41 - Luce targa e posizione posteriore (Lampada 5+5 W)
 - 42 - Convertitore 6 vie Molex
- Fusibile n. 1:
Lampeggiatori - Avvisatore acustico
- Fusibile n. 2:
Interruttore sprazzo luci - Interruttore avviamento motore - Interruttore stop posteriore
- Fusibile n. 3:
Spia (generatore - pressione olio - cambio in folle - Neutrale - abbagliante)
- Fusibile n. 4:
Luce posizione - Luci strumenti - Spia luci



- B = Bleu
 A = Arancione
 BI = Bianco
 G = Giallo
 M = Marrone
 R = Rosso
 V = Verde
 AZ = Azzurro
 GR = Grigio
 RO = Rosso
 VI = Viola
 AZ-R = Azzurro-Rosso
 AZ-N = Azzurro-Nero
 BN = Bleu-Nero
 BI-N = Bianco-Nero
 G-N = Giallo-Nero
 G-R = Giallo-Rosso
 GR-N = Grigio-Nero
 R-N = Rosso-Nero
 V-N = Verde-Nero
 V-GR = Verde-Grigio



2

